

УДК 656.02

DOI: 10.37890/jwt.vi77.424

## **Этапы развития перевозок трансграничной территории Омской области — Республика Казахстан**

**Е.А. Заславская**

**Е.В. Храпова**

*ORCID: 0000-0001-8167-9315*

**Ю.В. Шляпина**

**Д.Б. Газизова**

*Омский институт водного транспорта - филиал ФГБОУ ВО Сибирский государственный университет водного транспорта, г. Омск, Россия*

**Аннотация.** Представлены авторские исследования трансграничных перевозок (Омская область – Республика Казахстан) внутренним водным транспортом, основанные на данных Сибирского таможенного управления, материалах архивов ПАО «Иртышское пароходство», и ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть». Проведен ретроспективный анализ развития трансграничных территорий с точки зрения перевозимых грузов различной номенклатуры за определенный период. Определены этапы развития грузоперевозок трансграничной территории Омская область – Казахстан с середины XX-XXI вв. Рассмотрены на основании данных анализа, ключевые проблемы, затрудняющие развитие трансграничных территорий. Определены возможные направления развития трансграничных территорий. Выделены ряд ограничений, затрудняющих исследование отдельных вопросов. Обозначена необходимость увеличения доли водного транспорта в общем объеме перевозимых грузов, учитывая наметившиеся положительные тенденции в сфере сотрудничества с другими странами.

**Ключевые слова:** трансграничные территории, грузоперевозки, перевозимые грузы, транспорт, судоходная компания, экспорт, импорт.

## **Stages of transport development of the Omsk region - Republic of Kazakhstan cross-border territory**

**Elena Zaslavskaya**

**Elena Khrapova**

*ORCID: 0000-0001-8167-9315*

**Yulia Shlyapina**

**Dinara Gazizova**

*Omsk Institute of Water Transport (branch) of FGBOU VO SGUVT, Omsk, Russia*

**Abstract.** Author's studies of cross-border transportation (Omsk Region - Republic of Kazakhstan) by inland water transport, based on the Siberian Customs Administration data, materials from archives of PJSC Irtysh Shipping Company, and FBU «Administration «Ob-Irtyshvodput » were presented. A retrospective analysis of the development of transboundary territories in terms of various cargo transportation for a certain period was carried out. The stages of the development of cargo transportation of the Omsk region - Kazakhstan cross-border territory from the middle of the XX-XXI centuries were determined. Possible directions for the development of transboundary territories have been identified. A number of limitations have been highlighted that complicate particular issues investigation. The need to

increase the share of water transport in the total volume of transported goods is indicated, considering the emerging positive trends in the field of cooperation with other countries.

**Keywords:** cross-border territories, cargo transportation, transported goods, transport, shipping company, export, import.

### **Ведение**

Расширение внешнеэкономической деятельности способствует социально-экономическому развитию региона. Это значит, что появляется возможность повысить уровень технологий, обеспечить включение бизнеса в систему мирового торгового сотрудничества. Актуальность российско-казахстанского экономического сотрудничества является следствием соединения Европы и Азии в единый континент [2,3]. Протяженность сухопутных границ России с Казахстаном составляет 7598 км. Немаловажным становится трансграничное развитие территории Омской области с Казахстаном, протяженность сухопутных границ 1019 км и около 50 населенных пунктов [4,6].

Для того, чтобы выработать стратегию дальнейшего развития Омского региона с Казахстаном необходимо углубиться в ретроспективный анализ исторических и географических данных прилегающих территорий, в том числе водных ресурсов – река Иртыш. В процессе анализа выделим основные этапы развития перевозок, определим ключевые проблемы, затрудняющие развитие, сформируем направления, расширяющие возможности развития перевозок трансграничных территорий.

### **Методы**

Ретроспективный анализ позволит изучить сложившиеся за определенный временной период тенденции технического, социального, экономического развития приграничных территорий, а также сформировать проблемы, затруднения развития и обозначить стратегические направления возможного эффективного сотрудничества и как следствие повысить уровень экономического развития прилегающих территорий. Извлечение факторов, причин из прошлых событий позволит скорректировать негативные тенденции, развивающиеся в последнее время. Дальнейшая периодизация с разбивкой на отдельные позиции номенклатур, перевозимых грузов позволит сформировать последующее развитие трансграничных территорий.

### **Результаты**

Превращение Иртыша в транспортную магистраль началось еще в царские времена. В 1900-х годах пароход «Святой ключ» становится первым официальным транспортным средством «Товарищества Верхнее-Иртышского пароходства торговли», созданного Плещеевым. Началось все с перевозки грузов в близлежащие районы: Катон-Карагайский, Шемонаихинский, Ново-шуйбинский. А уже в 1911 году грузы по Иртышу уже отправляются в Китай. В те времена это был хлеб, металлоизделия, строительный материал, в обратном направлении везли кожу хлопок шерсть. В советское время Иртыш стал главнейшей экономической артерией страны. Из Казахстана в Россию по реке отправлялись многотонные баржи с гравием, обратно шли речные суда, груженные лесом.

Как утверждают русские летописи, уже в 12 веке жители Великого Новгорода совершали плавание по северной части реки Оби и её левым притокам. Интенсивное освоение реки Иртыш началось после похода в Сибирь в 1581 году дружины Ермака. Важную роль в развитии судоходства на Иртыше сыграли перевозки соли с озер Ямыш и Коряковское. Суда ходили до озера Зайсан и далее по Черному Иртышу до границ Китая.

Дальнейшее транспортное освоение Иртыша продолжилось в 18 в. с развитием добычи серебряной руды в Бухтарминском крае (Восточный Казахстан). Река использовалась для вывоза руды и доставки необходимых товаров на рудники.

В середине 19-го столетия начала развиваться торговля с Китаем и Монголией с использованием наряду сухопутным трактом до Большенарымска также и реки Иртыш. В те времена это был хлеб, металлоизделия, строительный материал, в обратном направлении везли кожу, хлопок, шерсть.

Растущие потребности в перевозках во второй половине 19-го в. привели к развитию на Иртыше речного парового флота. К концу 19-го в. осуществлялись регулярные рейсы пассажирских и буксирных пароходов с баржами, на смену которым в начале 20 в. пришли теплоходы.

В советское время Иртыш стал главнейшей экономической артерией страны. Из Казахстана в Россию по реке отправлялись многотонные баржи с гравием, обратно шли речные суда, груженные лесом [8].

К этому времени был существенно обновлен и пополнен флот, в составе которого использовались сухогрузные и наливные суда. Значительное развитие получило торгово-пристанное хозяйство, пополнившееся плавучими и портальными кранами.

На судостроительных и судоремонтных предприятиях Прииртышья было освоено строительство буксирных и сухогрузных теплоходов, танкеров, сухогрузных и наливных барж, а также др. плавсредств.

В 1954-55 гг. основная речная магистраль - река Иртыш стала главной целинной рекой. По Иртышу нескончаемым потоком шли суда в степные районы Омской области и Казахстана.

Широкая программа освоения целины потребовала принятия срочных мер и по увеличению объема перевозок, и по организации всего перевозочного процесса. Все это заставило внести существенные изменения в схему организации движения флота. Появились новые грузовые линии Омск – Павлодар по завозу нефтепродуктов для северных районов Казахстана и для южных районов Омской области – в Черлак, Дробышево, Романтеево и другие. Действующие до 1954 года лесные грузовые линии Аксеново – Омск, Кузнецово – Омск, Малая Бича – Омск, Вагай – Омск пришлось продлить до Павлодара, а некоторые и до Семипалатинска с пробегом в одну сторону до 2000-2500 и более километров.

Годы освоения целины совпали с периодом внедрения прогрессивного метода толкания. Переоборудованные 400-сильные колесные буксирные пароходы «Тимирязев», «Скормохов», «Туркменистан» и другие повели первые караваны, груженные лесом, методом толкания вверх по Иртышу из Омска в Павлодар и выше.

В марте 1954 года было принято постановление «О дальнейшем увеличении производства зерна и об освоении целинных и залежных земель».

Река Иртыш оказалась тогда в центре огромного региона, где разворачивалась грандиозная работа. Целина охватывала Северный и Восточный Казахстан и степи Омского Прииртышья.

Накануне первой целинной навигации было принято решение об объединении Верхне-Иртышского и Нижне-Иртышского пароходств с центром в городе Омск, речники в первую очередь укрепили флотом грузовые линии Омск-Павлодар и Омск-Семипалатинск, главной перевалочной базой являлся Омский порт. Портовики за короткий срок реконструировали и расширили причалы Кировского грузового района, построили новые причалы в Павлодаре.

В те годы основная масса зерна перевозилась по Иртышу в Омск. Путьцы провели большие дноуглубительные работы.

В 1956 году небывалый урожай. Особенно в первые годы, когда горы хлеба лежали под открытым небом, нередко под дождем. На всех приречных пунктах скопилось огромное количество зерна. Для его перевозок не хватало флота.

Пароходство срочно переоборудовало баржи-лесовозы, ставило под зерно открытые площадки.

В 1956 году флотом Иртышского пароходства было перевезено 716 тысяч тонн зерна.

В 1960 – 1970 годах наблюдалось стремительное развитие строительной индустрии, широкий размах промышленной деятельности, большой выпуск товарной продукции в стране, обширное освоение целинных и залежных земель.

С пополнением крупнотоннажным флотом и мощными теплоходами с дизельными установками проблема замены парового устаревшего флота на современный дизельный флот была успешно решена.

В 1980 году объем перевозок грузов в Омскую область составил 8 млн. 892 тыс. т., в 1984 году – 13 млн. 609 тыс.т., что в полтора раза больше. Через причалы Омского порта перегружено 190 тыс.т. щебня и шлака, прибывших в прямом железнодорожном сообщении и отправленных в судах пароходства для управлений Уралавтодор, Омскавтодор, Омскдорспецстрой. Указанные грузы прибыли с Макинского карьера (Казахстан) и Новокузнецкого металлургического комбината.

Перевезено 25 тыс.т. шлама Павлодарского алюминиевого завода для дорожно-строительных организаций Омской области. В межнавигационный период 1984-1985 г. обеспечено накопление 100 тыс.т. шлака и щебня на причалах для потребителей Омской области.

Проведенными изысканиями установлена возможность перевозки водным транспортом нескольких миллионов тонн отходов алюминиевой промышленности с перевалкой через Павлодарский речной порт Казахской ССР или специализированный причал с погрузкой груза на суда плавучими кранами.

Пик перевозок по реке Иртыш между Россией (РСФСР) и Казахстаном (Казахской ССР) водным транспортом пришелся на конец 80-х годов 20 века. Речным транспортом, как в прямом, так и обратном направлениях производилась доставка различных грузов: зерна, леса, угля, щебня, ПГС, лесоматериалов, ГСМ, соли и других народо-хозяйственных грузов. Суммарный объем перевозок между Россией и Казахстаном перевозимый водным транспортом в это время составлял около 1,2 млн. тонн.

Флотом Иртышского пароходства до 1985 года ежегодно перевозилось в Казахстан около 150 тыс.т. леса в судах, в обратном направлении вывозилось 25 тыс.т. технической соли, 130 тыс. т. минерально-строительных грузов. Для приречных районов юга Омской области перевозились уголь, лес, дрова, удобрения, минерально-строительные грузы, нефтепродукты осуществлялся вывоз зерна. Вниз по Иртышу перевозилось ежегодно более 20 млн.т. груза

Работала пассажирская линия Омск-Павлодар-Омск, обслуживаемая судами на подводных крыльях типа «Ракета».

На Омском ССРЗ ежегодно производили строительство и сборку до 16 единиц мелкоосидающих буксировщиков и плавкранов, строили несамоходный флот.

Гарантированные глубины на участке Омск- Павлодар поддерживались на уровне 1,8 м.

Основным предприятием, осуществляющим перевозки из Омской области в Казахстан (Казахская ССР) являлось Иртышское пароходство.

С 1985 года по 1991 флотом Иртышского пароходства из Омской области в Казахстан перевезено около 400 тыс. т. леса в судах, в обратном направлении из Павлодарской и Семипалатинской областей вывезено около 4,5 млн. т. песчано-гравийной смеси, шлака, шлама для дорожно-строительных организаций Омской области, 250 тыс. т. технической соли, представлено на рисунках 1, 2.



Рис. 1. Структура грузов из Республики Казахстан в конце 1980-х годов.



Рис. 2. Структура грузов из Российской Федерации в конце 1980-х годов.

Период перехода от плановой экономики к рыночному способу ведения хозяйства обусловлен развалом отраслей и прекращением устоявшихся хозяйственных связей. Остановилась промышленность, распались колхозы и совхозы, как следствие, прекратились поставки грузов для перевозки речным транспортом.

В 1990-х гг. объем перевозок грузов внутренним водным транспортом стабильно сокращался в основном за счет снижения перевозок строительных материалов, на долю которых приходится более 60% общего объема перевозок.

В 1995 году в Омске состоялась встреча правительственных делегаций РФ и Республики Казахстан на которой было принято Соглашение между правительством РФ и правительством Республики Казахстан о сотрудничестве приграничных областей, где оговорены были меры по созданию условий для благоприятного развития, в том числе и транспорта.

К концу 90-х развивается перевозка нефтепродуктов из России в Казахстан, но с определенными ограничениями поскольку отсутствует квота на перевозку топлива. В связи с этим в омских затонах стоят на приколе суда, а в соседнем государстве простаивает посевная техника в связи с отсутствием топлива. В рамках вышеизложенного материала основным вопросам становится усиление работы межгосударственной Ассоциации по экономическому, научно-техническому и культурному сотрудничеству. В настоящее время активно работает в этом направлении Российско-Казахстанский деловой совет.

### **Обсуждение**

Анализируя перевозку грузов внутренним водным транспортом за период 1990-х гг. выделим ряд проблем:

1. Упадок промышленности в стране и в регионе и как следствие уменьшение количества перевозимых грузов.
2. Акционирование ряда предприятий транспортной отрасли привело к разрыву хозяйственных отношений и кооперации и как следствие перераспределение грузопотоков на другие виды транспорта.
2. Снижение объемов перевозки щебня из Казахстана в Омск с месторождения Макинский карьер Целиноградской области, в связи с обнаружением радиоактивности.
3. Обмеление реки Иртыш в связи с распределением объема стока Иртыша ниже по течению от Бухтарминской, Усть-Каменогорской и Шульбинской ГЭС, а также перераспределением водных ресурсов в верховьях Иртыша (Черный Иртыш) со стороны Китая.
4. Отсутствие квоты на перевозку топлива.

Таким образом, Омская область имеет богатый и плодотворный опыт сотрудничества с Республикой Казахстан, его регионами в различных областях деятельности. И в XXI веке сотрудничество наших областей продолжается.

Однако следует отметить, что за последние два десятка лет, в связи распадом Советского Союза, ослабления торгово-экономических связей между бывшими союзными республиками, всеобщим спадом промышленности, таможенными барьерами, прекращением проведения дноуглубительных работ на р. Иртыш выше г. Омска перевозки грузов между Россией и Казахстаном сведены до минимума, а пассажироперевозки прекращены. Например, в связи отсутствием заявок грузы в 2003-2006 гг. флотом Иртышского пароходства не перевозились [9, 10].

С 2003 года отмечается активизация перевозок внутренним водным транспортом по Иртышу в международном сообщении между Россией и Республикой Казахстаном, в основном со стороны казахстанских судовладельцев. В то же время российские судовладельцы обеспокоены тем, что на территории Республики Казахстан взимается плата за пользование судоходными водными путями.

Однако при осуществлении таких перевозок на внутренних водных путях России сборы за пользование внутренними водными путями с судовладельцев не предусмотрены.

В 2004-2005 годы отмечается нарастание объемов перевозок в Казахстан лесных, минерально-строительных грузов. В связи с возрастанием спроса на российские товары поднимается вопрос о перспективах по перевозке соли, нефтепродуктов

С 2009г. при реконструкции и строительстве дорог проявляется большой интерес строительных организаций к щебню из Северо-Казахстанской области. Наиболее активным игроком на рынке поставки щебня в Омскую область является предприятие ТОО Неруд-Кокшетау. Однако, в основном строительный материал поступает в

Омскую область по железной дороге. Только в 2011 году после длительного перерыва состоялся первый рейс Омск-Павлодар, за щебнем вышли два состава.

В 2021 году внешнеторговый оборот Омской области с Казахстаном составил 402,1 млн.долл. Его объем увеличился на 12,3% к предыдущему году. Доля экспорта Омской области в соседнюю страну выросла на треть – до 322,6 млн. долларов, что обусловлено увеличением поставок продукции АПК и машиностроения. За первый квартал 2022 года товарооборот вырос на 15% по сравнению с таким же периодом прошлого года [7].

Таким образом, проведенный анализ позволил сформировать основные этапы развития грузоперевозок трансграничной территории Омская область – Казахстан, представлены в таблице 1.

*Таблица 1*

**Этапы развития грузоперевозок трансграничной территории Омская область – Казахстан с середины XX-XXI вв.**

Этап	Период (время)	Характеристика этапа
I этап «Советский период»	1954г. – 1990 г.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Активно идет строительство и ремонт подвижного состава на судостроительных и судоремонтных предприятиях Прииртышья. Замена парового устаревшего флота на современный дизельный флот.</li> <li>2. В г. Омске создано Иртышское пароходство. Номенклатура перевозимых грузов - зерно, лес, уголь, щебень, ПГС, лесоматериалы, ГСМ, соль и другие народо-хозяйственные грузы.</li> <li>3. Появление новых грузовых линий Омск – Павлодар по завозу нефтепродуктов для северных районов Казахстана и для южных районов Омской области – в Черлак, Дробышево, Романтеево и другие.</li> <li>4. Проведение масштабных дноуглубительные работы по Сибирскому, Саргатскому, Дробышевскому хлебоприемным пунктам.</li> <li>5. К 1956 г. объемы перевозок зерна достигли 716 тысяч тонн.</li> <li>6. До 1985 года ежегодно перевозилось в Казахстан около 150 тыс.т. леса в судах, в обратном направлении вывозилось 25 тыс.т. технической соли, 130 тыс. т. минерально-строительных грузов. С 1985 года по 1991 флотом Иртышского пароходства из Омской области в Казахстан перевезено около 400 тыс. т. леса в судах, в обратном направлении из Павлодарской и Семипалатинской областей вывезено около 4,5 млн. т. песчано-гравийной смеси, шлака, шлама для дорожно-строительных организаций Омской области, 250 тыс. т. технической соли для нефтяников и газовиков Тюменской области. К концу 80-х годов суммарный объем перевозок достиг 1,2 млн. тонн.</li> <li>7. Стабильные экономические связи с союзными республиками, в т.ч. с Казахской ССР.</li> </ol>
II этап «Переходный период»	1991г. – 1999 гт.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Распад Советского Союза, ослабление торгово-экономических связей между бывшими союзными республиками.</li> <li>2. В 1995 году в Омске состоялась встреча правительственных делегаций РФ и Республики Казахстан на которой было принято Соглашение между правительством РФ и правительством</li> </ol>

		<p>Республики Казахстан о сотрудничестве приграничных областей.</p> <p>3. Появление множества новых участников рынка грузоперевозок внутренним водным транспортом, вследствие приватизационных процессов в государстве.</p> <p>4. Прекращение проведения дноуглубительных работ на р. Иртыш выше г. Омска. Перевозки грузов между Россией и Казахстаном сведены до минимума, а пассажироперевозки прекращены.</p>
<p>III этап «Рыночные отношения»</p>	<p>2000 г. – по настоящее время.</p>	<p>1. Активизация перевозок внутренним водным транспортом по Иртышу в международном сообщении между Россией и Республикой Казахстаном, в основном со стороны казахстанских судовладельцев.</p> <p>2. Взимание платы за пользование судоходными водными путями на территории Республики Казахстан.</p> <p>3. В 2004-2005 годы отмечается нарастание объемов перевозок в Казахстан лесных, минерально-строительных грузов. В связи с возрастанием спроса на российские товары поднимается вопрос о перспективах по перевозке соли, нефтепродуктов.</p> <p>4. В 2009 увеличение объема перевозок щебня в следствии увеличения строительства дорог.</p> <p>5. В настоящее время Объем перевозок грузов речным транспортом между Казахстаном и Омской областью составляет около 150 тысяч тонн. Основным экспортируемым грузом из Омской области в Республику Казахстан является лес, импортируемым – щебень.</p> <p>6. Перевозки водным транспортом в трансграничном направлении в настоящее время составляют всего лишь 12% от перевозок, осуществляемых в советское время.</p>

Казахстан в силу своего геостратегического положения является наиболее заинтересованным и главным экономическим партнёром Омской области. По темпам роста внешнеторгового оборота Казахстан значительно опережает другие страны.

На данный момент связи с соседней республикой поддерживают около 200 омских предприятий [1]. Казахстан является основным внешнеэкономическим партнером Омской области и занимает лидирующее место среди основных стран-партнеров Омской области во внешней торговле. Соотношение экспорта-импорта представлено в таблицах 2,3 [13].

Таблица 2

**Экспорт товаров по основным странам-партнерам по Омской области,  
(тыс. долларов США)**

Страны-контрагенты	Годы				
	2016	2017	2018	2019	2020
Всего	498 634,50	612 506,80	745 261,90	1 009 859,5	762 745,8
в их числе:					
Страны СНГ, в том числе:	226 175,5	264 223,2	245 657,3	311 217,8	328 209,7
КАЗАХСТАН (KZ)	148 831,10	179 658,80	165 029,60	218204,2	240899,9
Страны дальнего зарубежья	272 458,90	348 283,70	499 604,70	698 641,7	434 536,1



Таблица 3

**Импорт товаров по основным странам-партнерам по Омской области, (тыс. долларов США)**

Страны-контрагенты	Годы				
	2016	2017	2018	2019	2020
Всего в их числе:	268 953,20	360 138,90	395 801,20	472 209,6	451 166,3
Страны СНГ, в том числе:	119 639,0	145 190,7	159 42,2	190 408,8	165 960,6
КАЗАХСТАН (KZ)	90 462,8	99 801,40	114 393,50	137961,8	116076,3
Страны дальнего зарубежья	149 314,20	214 948,20	236 379,00	281 800,8	285 205,7

В структуре экспорта нашего региона преобладает продукция омского машиностроения (сеялки, насосы, установки для кондиционирования воздуха, холодильное и морозильное оборудование), продукция нефтехимической отрасли (каучук, резина и пластмассы), мука, крахмал и молоко. Спрос на мучные кондитерские изделия, алкогольные, безалкогольные напитки в последние годы падает.

Из Казахстана в Омск поступают котлы, продовольственные товары (мясо и мясные субпродукты).

Однако лишь незначительное количество из этих грузов перевозится водным транспортом (табл. 4-7).

Таблица 4

**Динамика объема грузоперевозок из пунктов Российской Федерации в Республику Казахстан**

Год	Объем грузоперевозок, тыс. тонн	Абсолютный прирост (Отклонение), тыс. тонн	Темп роста, %	Темп прироста, %
2013	3,7	...	-	
2014	2,2	-1,5	59,46	-40,54
2015	4,8	2,6	218,18	118,18
2016	7,6	2,8	158,33	58,33
2017	11,0	3,4	144,74	44,74
2018	15,7	4,7	142,73	42,73

Таблица 5

**Структура грузоперевозок из Омской области в Республику Казахстан**

Вид груза	2013 год		2014 год		2015 год		2016 год		2017 год		2018 год	
	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %
Лес	-	-	-	-	1,3	27,1	6,2	81,6	11,0	100,0	12,5	79,6
Прочие грузы	3,7	100,0	2,2	100,0	3,5	72,9	1,4	18,4	-	-	3,2	20,4
Всего	3,7	100,0	2,2	100,0	4,8	100,0	7,6	100,0	11,0	100,0	15,7	100,0

Таблица 6

**Динамика объема грузоперевозок из Республики Казахстан в пункты Российской Федерации**

Год	Объем грузоперевозок, тыс. тонн	Абсолютный прирост (Отклонение), тыс. тонн	Темп роста, %	Темп прироста, %
2013	51,6	...	-	-
2014	50,0	-1,6	96,90	-3,1
2015	84,3	34,3	168,60	68,6
2016	160,1	75,8	189,92	89,92
2017	153,1	-7,0	95,63	-4,37
2018	154,4	1,3	100,85	0,85

Таблица 7

**Структура грузоперевозок из пунктов Российской Федерации в Республику Казахстан**

Вид груза	2013 год		2014 год		2015 год		2016 год		2017 год		2018 год	
	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %	Объем, тыс. тонн	Удельный вес, %
Щебень	45,8	88,8	50,0	100,0	84,3	100,0	160,1	100,0	150,1	98,0	145,2	94,0
Соль	5,8	11,2	-	-	-	-	-	-	3,0	2,0	9,2	6,0
Всего	51,6	100,0	50,0	100,0	84,3	100,0	160,1	100,0	153,1	100,0	154,4	100,0

Объем перевозок грузов речным транспортом между Казахстаном и Омской областью составляет около 150 тысяч тонн [11]. Основным экспортируемым грузом из Омской области в Республику Казахстан является лес, импортируемым – щебень (рис. 3, 4) [5]. Сегодня перевозки водным транспортом в трансграничном направлении в настоящее время составляют всего лишь 12% от перевозок, осуществляемых в советское время.

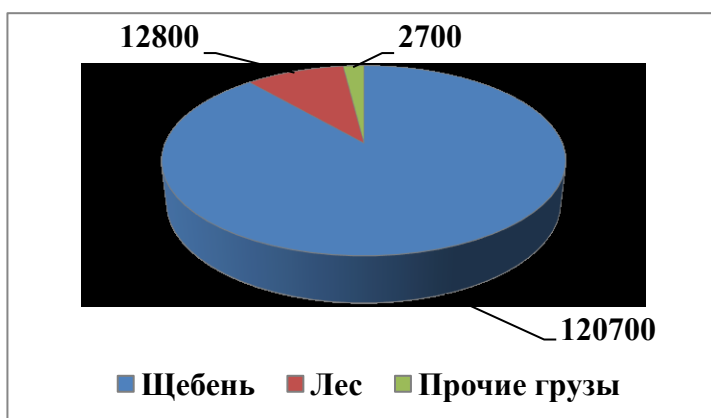


Рис. 3. Структура перевозок грузов между Россией и Казахстаном за 2020 год

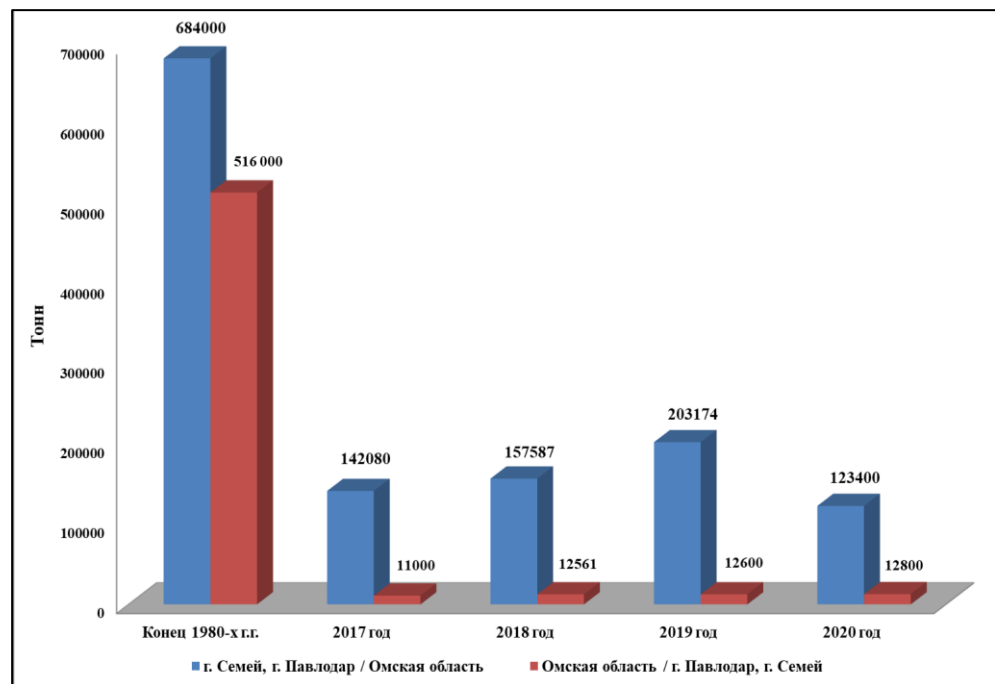


Рис. 4. Погружено и отгружено грузов (тонн)

### Заключение

Увеличение судоходства на трансграничном участке реки Иртыш от границы с Республикой Казахстан (2048 км от устья р. Иртыш) до Кировска (1841 км, район города Омск), протяженностью 207 км, возможно путем:

1. Организация контейнерных перевозок и перевозка нефтеналивных грузов водным транспортом.
2. Перераспределения перевозок массовых грузов (щебень, ПГС, лес) с автомобильного на водный транспорт, что позволит в полной мере использовать потенциал водной магистрали и сохранить инфраструктуру автомобильных дорог [12].
3. Создания комфортных условий для перевозки грузов водным транспортом посредством организации бесперебойной работы пункта пропуска через Государственную границу двух государств.
4. Восстановления портовой инфраструктуры. Нехватка складских площадей современного уровня и перегрузочной техники, является негативным фактором, который снижает привлекательность речного транспорта.
5. Увеличения попусков воды из расположенного на территории Республики Казахстан Шульбинского водохранилища, что позволит увеличить провозную способность флота и тем самым снизить себестоимость перевозки.

В процессе исследования авторами были выявлены ряд ограничений:

1. Объем, структура и тенденции развития внутреннего водного транспорта слабо отражены в научной, статистической и другой литературе, что затрудняет проведение исследований и формирование заключительных выводов.

2. Существующая информация о рынке грузоперевозок неполна и не отражает объемы и динамику развития этого вида услуг.
3. Назрела необходимость объединения участников рынка грузоперевозок в отраслевую ассоциацию с изданием собственного печатного органа и интернет-канала.

### **Благодарности**

Выражаем благодарность ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» в лице Чеснокова Романа Александровича, Сибирскому таможенному управлению, ПАО «Иртышское пароходство» за предоставленные материалы.

### **Список литературы**

1. Пограничный вопрос: Так ли нам интересен казахстанский рынок? - «Деловой Омск» № 21 (175) от 30 мая 2017 года - [https://newsomsk.ru/do/news/57938-pogranichny\\_vopros\\_tak\\_li\\_nam\\_interesen\\_kazaxstans/](https://newsomsk.ru/do/news/57938-pogranichny_vopros_tak_li_nam_interesen_kazaxstans/)
2. Азатбек Т., Анализ факторов развития рынка перевозок товаров в условиях пандемии коронавируса на примере Казахстана / Т. Азатбек, Д. Байтенизов, Ж.Раимбеков // Логистика. 2021. № 3 (172). С. 26-29.
3. Пограничный вопрос: Так ли нам интересен казахстанский рынок? - «Деловой Омск» № 21 (175) от 30 мая 2017 года - [https://newsomsk.ru/do/news/57938-pogranichny\\_vopros\\_tak\\_li\\_nam\\_interesen\\_kazaxstans/](https://newsomsk.ru/do/news/57938-pogranichny_vopros_tak_li_nam_interesen_kazaxstans/)
4. Раимбеков Ж., Сыздыкбаева Б., Азатбек Т., Рахметулина Ж.Б., Жанабаева Ж. Формирование и развитие полюсов роста на казахстанском участке Экономического пояса Шелкового пути: монография. - Нур-Султан: ТОО "Мастер ПО", 2019. - 296 с.
5. Чесноков Р. А. Увеличение судоходности реки Иртыш, развитие пассажирских и грузовых речных перевозок на трансграничном российско-казахстанском участке // Доклад Сибирский транспортный форум, 2019 г.
6. Долгих А.А. Перспективы совершенствования транспортно-технологических схем перевозки зерна речным транспортом в Сибири / А.А.Долгих, С.Н. Масленников // Сборник трудов Всероссийской научно-практической конференции «Современные научные исследования: актуальные проблемы и тенденции». «Речной Форум 2019» [Текст]: Сост. А.В. Степанов. – Омск: ОИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», 2019. С. 90-95.
7. Шляпина Ю.В. SWOT-анализ российского рынка грузоперевозок водным транспортом / Ю.В. Шляпина // Сборник трудов Всероссийской научно-практической конференции «Современные научные исследования: актуальные проблемы и тенденции». «Речной Форум 2019» [Текст]: Сост. А.В. Степанов. – Омск: ОИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», 2019. С. 468-475.
8. В Омске подвели первые итоги международного Форума приграничного сотрудничества России и Казахстана [Электронный ресурс]. - URL: <http://gtrkomsk.ru/news/295585> (дата обращения: 10.11.2022).
9. Омская область презентовала собственный логистический маршрут для экспорта зерна [Электронный ресурс]. - URL: <http://gtrk-omsk.ru/news/294112> (дата обращения: 20.10.2022).
10. Путин назвал основные направления развития внутренних водных путей России [Электронный ресурс]. – URL: <https://regnum.ru/news/economy/2167239.html> (дата обращения: 30.11.2022).
11. Губернатор Омской области связывает развитие региона с увеличением экспорта омских товаров и их транспортировкой по воде [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/305023/> (дата обращения: 30.11.2022).
12. Омская область разработает предложения по развитию водного транспорта для нового нацпроекта [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/89323/> (дата обращения: 28.04.2022).

13. Stu.customs. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:  
<https://stu.customs.gov.ru/folder/230051> (дата обращения 11.03.2023)

#### References

1. Pogranichnyj vopros: Tak li nam interesen kazakhstanskij rynek? - «Delovoj Omsk» № 21 (175) ot 30 maya 2017 goda - [https://newsomsk.ru/do/news/57938-pogranichny\\_vopros\\_tak\\_li\\_nam\\_interesen\\_kazaxstans/](https://newsomsk.ru/do/news/57938-pogranichny_vopros_tak_li_nam_interesen_kazaxstans/)
2. Azatbek T., Analiz faktorov razvitiya rynka perevozok tovarov v usloviyakh pandemii koronavirusa na primere Kazakhstana / T. Azatbek, D. Bajtenizov, ZH.Raimbekov // Logistika. 2021. № 3 (172). S. 26-29.
3. Pogranichnyj vopros: Tak li nam interesen kazakhstanskij rynek? - «Delovoj Omsk» № 21 (175) ot 30 maya 2017 goda - [https://newsomsk.ru/do/news/57938-pogranichny\\_vopros\\_tak\\_li\\_nam\\_interesen\\_kazaxstans/](https://newsomsk.ru/do/news/57938-pogranichny_vopros_tak_li_nam_interesen_kazaxstans/)
4. Raimbekov ZH., Syzdykbaeva B., Azatbek T., Rakhmetulina ZH.B., Zhanabaeva ZH. Formirovanie i razvitie polyusov rosta na kazakhstanskom uchastke EHkonomicheskogo poyasa SHELkovogo puti: monografiya. - Nur-Sultan: TOO "Master PO", 2019. - 296 s.
5. Chesnokov R. A. Uvelichenie sudokhodnosti reki Irtysh, razvitie passazhirskikh i gruzovykh rechnykh perevozok na transgranichnom rossijsko-kazakhstanskom uchastke //Doklad Sibirskij transportnyj forum, 2019 g.
6. Dolgikh A.A. Perspektivy sovershenstvovaniya transportno-tekhnologicheskikh skhem perevozki zerna rechnym transportom v Sibiri / A.A.Dolgikh, S.N. Maslennikov // Sbornik trudov Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferentsii «Sovremennye nauchnye issledovaniya: aktual'nye problemy i tendentsii». «Rechnoj Forum 2019» [Tekst]: Sost. A.V. Stepanov. – Omsk: OIVT (filial) FGBOU VO «SGUVT», 2019. S. 90-95.
7. SHlyapina YU.V. SWOT-analiz rossijskogo rynka gruzoperevozok vodnym transportom / YU.V. SHlyapina // Sbornik trudov Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferentsii «Sovremennye nauchnye issledovaniya: aktual'nye problemy i tendentsii». «Rechnoj Forum 2019» [Tekst]: Sost. A.V. Stepanov. – Omsk: OIVT (filial) FGBOU VO «SGUVT», 2019. S. 468-475.
8. V Omske podveli pervye itogi mezhdunarodnogo Forumu prigranichnogo sotrudnichestva Rossii i Kazakhstana [EHlektronnyj resurs]. - URL: <http://gtrkomsk.ru/news/295585> (data obrashheniya: 10.11.2022).
9. Omskaya oblast' prezentovala sobstvennyj logisticheskij marshrut dlya ehksporta zerna [EHlektronnyj resurs]. - URL: <http://gtrk-omsk.ru/news/294112> (data obrashheniya: 20.10.2022).
10. Putin nazval osnovnye napravleniya razvitiya vnutrennikh vodnykh putej Rossii [EHlektronnyj resurs]. – URL: <https://regnum.ru/news/economy/2167239.html> (data obrashheniya:30.11.2022).
11. Gubernator Omskoj oblasti svyazyvaet razvitie regiona s uvelicheniem ehksporta omskikh tovarov i ikh transportirovkoj po vode [EHlektronnyj resurs]. – URL: <https://portnews.ru/news/305023/> (data obrashheniya: 30.11.2022).
12. Omskaya oblast' razrabotaet predlozheniya po razvitiyu vodnogo transporta dlya novogo natsproekta [EHlektronnyj resurs]. – URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/89323/> (data obrashheniya: 28.04.2022).
13. Stu.customs. [EHlektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa:  
<https://stu.customs.gov.ru/folder/230051> (data obrashheniya 11.03.2023)

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / AUTHORS INFORMATION

**Заславская Елена Алексеевна**,  
канд. пед. наук, директор ОИВТ (филиал)  
ФГБОУ ВО СГУВТ, Россия, 644099, г. Омск,  
улица Ивана Алексеева, 4, e-mail:  
[omsk@nsawt.ru](mailto:omsk@nsawt.ru).

**Elena A. Zaslavskaya**, Ph.D., Director of  
FSBEI HE SGUVT, Russia, 644099, Omsk, Ivan  
Aleksseev street, 4, e-mail: [omsk@nsawt.ru](mailto:omsk@nsawt.ru).

**Храпова Елена Валерьевна**, доцент, к.э.н., доцент кафедры Экономики и управления на транспорте, ОИВТ (филиал) ФГБОУ ВО СГУВТ, Россия, 644099, г. Омск, улица Ивана Алексеева, 2, e-mail: elena1979-28@mail.ru

**Elena V. Khrapova**, Associate Professor, Office of Economics and Transport Management, Associate Professor, Department of Transport Economics and Management, OIVT (branch), FSBEI HE SGUVT, Russia, 644099, Omsk, Ivan Alekseeva street, 2, e-mail: elena1979-28@mail.ru

**Шляпина Юлия Викторовна**, к.э.н., доцент кафедры Экономики и управления на транспорте, ОИВТ (филиал) ФГБОУ ВО СГУВТ, Россия, 644099, г. Омск, улица Ивана Алексеева, 2, e-mail: ladyjulia@inbox.ru

**Yulia V. Shlyapina**, Ph.D., Associate Professor, Department of Economics and Transport Management, FSBEI HE SGUVT, Russia, 644099, Omsk, Ivan Alekseev Street, 2, e-mail: ladyjulia@inbox.ru

**Газизова Динара Биляловна**, старший преподаватель кафедры Экономики и управления на транспорте, ОИВТ (филиал) ФГБОУ ВО СГУВТ, Россия, 644099, г. Омск, улица Ивана Алексеева, 2, e-mail: dinchik\_73@mail.ru

**Dinara B. Gazizova**, Senior Lecturer, Department of Transport Economics and Management, OIVT (branch), FSBEI HE SGUVT, Russia, 644099, Omsk, Ivan Alekseev street, 2, e-mail: dinchik\_73@mail.ru

Статья поступила в редакцию 14.06.2023; опубликована онлайн 20.12.2023.  
Received 14.06.2023; published online 20.12.2023.